Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

29 544 Arbeidsmarktbeleid

Nr. 636 BRIEF VAN DE MINISTER VAN SOCIALE ZAKEN EN WERKGELEGENHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 juni 2015

Tijdens het Algemeen Overleg Arbeidsmigratie van 11 maart jl. heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de ontwikkelingen in de champignonsector (Kamerstuk 29 407, nr. 200). Op 23 april jl. heb ik tijdens het Algemeen Overleg Arbeidsmarktbeleid uw kamer toegezegd schriftelijk te antwoorden op de vragen van Van Weyenberg (D66) en Heerma (CDA) over (toezicht op) schijnconstructies in de transportsector en de situatie van Oost-Europese chauffeurs op de Nederlandse wegen (Kamerstuk 29 544, nr. 623). Met deze brief wil ik deze twee toezeggingen gestand doen komen.

Champignonsector

Recentelijk heeft een gesprek plaatsgevonden met Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO), Centraal Bureau Levensmiddelenhandel (CBL), Fair Produce, LTO vakgroep Paddenstoelen, GlobalGAP, Inspectie SZW en de ministeries van EZ en SZW. Tijdens dit gesprek zijn de ontwikkelingen in de sector in de afgelopen periode besproken.

Handhaving

De LTO vakgroep Paddenstoelen wijst er op dat er veel is gebeurd. De extra toezichtacties en het eisen door supermarkten van keurmerken zoals Fair Produce of een Grasp assessment hebben er voor gezorgd dat misstanden zijn aangepakt. Dat neemt niet weg dat veel bedrijven aangeven dat het lastig is om het bedrijf gezond te houden omdat ze van mening zijn dat ze geen gezonde marge kunnen krijgen op hun product. Ook is het lastig om te concurreren met andere EU-landen, waar de arbeidskosten, die een groot deel uitmaken van de productiekosten, lager liggen. De Vakgroep maakt zich hier zorgen over.

De Inspectie SZW heeft samen met andere partijen in het Interventieteam Champignons inspecties uitgevoerd. Door het openstellen van de

kst-29544-636
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

arbeidsmarkt voor Roemenen en Bulgaren is de focus bij de inspecties verschoven van de Wet arbeid vreemdelingen naar de Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag en de Arbeidstijdenwet. De resultaten hiervan zijn op 8 juni gepubliceerd. Het toezicht en de handhaving in de sector zijn door het interventieteam de afgelopen jaren geïntensiveerd. De aanpak is inmiddels ondergebracht in de staande organisaties en controleprogramma's. In de Wet Aanpak Schijnconstructies is geregeld dat bepaalde inspectiegegevens op het terrein van arbeidswetten gefaseerd transparant gemaakt gaan worden. Dit vergroot de openheid over waar de Inspectie inspecteert en welke handhavingsinstrumenten zijn ingezet. Het biedt bedrijven en brancheorganisaties de mogelijkheid om kennis te nemen van informatie die van belang is voor hun eigen verantwoordelijkheid in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Functioneren keurmerken

Het percentage champignontelers met het Fair Produce-keurmerk is naar schatting toegenomen van 75% naar 95%. Fair Produce maakt sinds 1 januari 2015 gebruik van risicogerichte inspecties. Hierdoor vermindert het aantal inspecties bij bedrijven waar een laag risico is en bij bedrijven die de afgelopen jaren zonder opmerkingen het Fair Produce keurmerk hebben gehaald. Voor deze bedrijven zijn als gevolg hiervan de auditkosten aanzienlijk lager. Daarnaast kijkt Fair Produce of het mogelijk is het keurmerk uit te breiden naar andere agrarische producten. Fair Produce is voornemens om met steun van SZW te bezien of het ook mogelijk is buitenlandse producenten onder het keurmerk te laten vallen.

GLOBALG.A.P. Risk Assessment on Social Practice (Grasp) is een aanvulling op het internationaal keurmerk GlobalGAP, dat zich met name richt op voedselveiligheid. Grasp is een assessment (vrijwillige beoordeling) en het is voor producenten vooral een eerste toets of de ondernemer voldoet aan de Nederlandse wettelijke eisen op het gebied van arbeid onder andere op het gebied van veiligheid, personeelsvertegenwoordiging, arbeidstijdenwet, correctheid van loon- en urenadministratie, werktijdenregistratie en toetsing of voldaan wordt aan de NEN4400 norm voor uitzendbureaus. GRASP beoordeelt steeds meer producenten in binnen- en buitenland. Naar verwachting zullen eind dit jaar vijftienhonderd Nederlandse producenten hun assessment hebben afgerond. Doordat externe partijen een oordeel uitspreken, gaan bedrijven kritischer nadenken over hun eigen handelen en nemen ze maatregelen zodat ze beter scoren.

Supermarkten aangesloten bij het CBL hebben naar aanleiding van de misstanden expliciet aandacht besteed aan het verbeteren van arbeidsomstandigheden in de champignonsector door uitsluitend met leveranciers te werken die Fair Produce gecertificeerd zijn of een GRASP-assesment hebben doorlopen. Ook nemen supermarkten niet meer af van telers die gebruik maken van uitzendbureaus zonder NEN-certificaat.

Vervolgacties

Maar met al deze ontwikkelingen zijn we er nog niet. Het is belangrijk er voor te zorgen dat de goede stappen navolging krijgen. Fair Produce en het CBL gaan bezien hoe bedrijven beter geïnformeerd kunnen worden over de bevindingen van Fair Produce. Het verliezen van het keurmerk moet altijd reden zijn voor een gesprek tussen inkoper en teler over de wijze waarop en de arbeidsomstandigheden waaronder het product geteeld wordt.

De SER heeft aangekondigd in de commissie Internationaal Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen een bijeenkomst te organiseren over mededinging en duurzaamheid. Ik ben zeer benieuwd naar de uitkomsten van deze bijeenkomst omdat dit onderwerp ook van belang is in de discussie over prijsvorming en de mogelijkheden die inkopers en telers hebben om bovenwettelijke bindende afspraken te maken.

De discussie over arbeidskosten wordt door de LTO vakgroep Paddenstoelen op de voet gevolgd. De LTO vakgroep Paddenstoelen ziet een verlaging van de arbeidskosten als noodzakelijke voorwaarde om te kunnen concurreren met omliggende landen. Naast alle ontwikkelingen blijft er op een aantal punten discussie bestaan, bijvoorbeeld de zichtbaarheid van het keurmerk voor de consumenten en de consequenties in de markt als bedrijven het keurmerk verliezen. Hierover zal in verschillende overleggen verder gesproken worden.

Transportsector

Tijdens het AO Arbeidsmarktbeleid op 23 april jl. heb ik uw kamer toegezegd schriftelijk te antwoorden op de vragen van Van Weyenberg (D66) en Heerma (CDA) over (toezicht op) schijnconstructies in de transportsector en de situatie van Oost-Europese chauffeurs op de Nederlandse wegen, met aandacht voor de omstandigheden waarom chauffeurs op de parkeerplaatsen verblijven, arbeidsvoorwaarden, arbeidstijden en de vraag of er voldoende inspectiecapaciteit is. Bij de door de leden Van Weyenberg en Heerma geschetste praktijksituaties gaat het om verschillende en complexe problemen. Een pasklare oplossing voor alle problemen is er op dit moment niet. Van de FNV hebben wij begrepen dat twee bedrijven hierbij betrokken zijn. Zij zouden voornamelijk rijden met chauffeurs uit Bulgarije en Moldavië.

Parkeerplaatsen

De constatering dat een aantal parkeerplaatsen overvol zijn door buitenlandse chauffeurs onderschrijf ik. Het probleem van de overvolle parkeerplaatsen wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt doordat buitenlandse chauffeurs er langer verblijven dan waarvoor de verzorgingsplaatsen in beginsel bedoeld zijn, namelijk een korte stop. De overvolle parkeerplaatsen zijn met name een regionaal probleem. Er zijn op dit moment in de nabijheid van de betreffende parkeerplaatsen geen alternatieven, bijvoorbeeld in de vorm van particuliere parkeerterreinen, beschikbaar waar de chauffeurs terecht kunnen. Gezien het regionale karakter is de aanpak van de Minister van IenM erop gericht om met de metropoolregio onderzoek te doen naar de parkeerproblematiek. Dit moet uitmonden in een bestuurlijke visie en pakket van maatregelen in het najaar van 2015. Ook EVO, TLN, Politie en het Havenbedrijf Rotterdam zijn hierbij betrokken. Het streven is op basis van dit onderzoek te komen tot een regionaal sector convenant over het parkeren van vrachtwagens. Ook in Limburg heeft een dergelijke regionale aanpak tot een breed gedragen convenant over het *«truckparkeren»* geleid.Voor wat betreft de openbare orde en veiligheid op de parkeerplaatsen langs de snelwegen, zijn in eerste instantie de gemeente en politie verantwoordelijk om hier op toe te zien.

Controle op rij- en rusttijden

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ziet toe op de rij- en rusttijden in het transport en neemt signalen over misstanden met rij- en rusttijden serieus. De controle op rij- en rusttijden is een prioriteit van de ILT. De ILT gaat hierbij risicogericht te werk, zowel bij objectinspecties

langs de weg als bij administratiecontroles. Zo worden de controles uitgevoerd op strategische plekken langs de weg en bij bedrijven die ten aanzien van de naleving bekend staan als risicovol. De ILT doet jaarlijks 14.000 objectinspecties waarbij onder andere de rij- en rusttijden worden gecontroleerd, daarnaast zijn er 750 administratiecontroles per jaar bij bedrijven waarbij rij- en rusttijden worden gecontroleerd. Het handhaven van de Verordening ten aanzien van de wekelijkse rustperiode is buitengewoon moeilijk. Dat zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat een inspecteur langer dan 24 uur bij een vrachtwagen moet blijven staan om te controleren of de wekelijkse rust in de cabine wordt genoten. De ruimte in de Europese regelgeving kan leiden tot interpretatieverschillen en onduidelijkheden. In het kader van harmonisatie van de interpretatie blijft de ILT dit onderwerp agenderen, zowel in bilaterale contacten met collega-inspectiediensten als in Euro Controle Route (ECR)-verband.

Handhaving en controle op arbeidsvoorwaarden

Om misstanden en schijnconstructies in de transportsector aan te pakken werken de Inspectie SZW en de ILT nauw samen in een gemeenschappelijk project. Op basis van een gemeenschappelijke risicoanalyse selecteren zij gezamenlijk de te onderzoeken bedrijven. Inspectie SZW en ILT zijn alert op deze signalen over misstanden en onderbetaling. Over lopende onderzoeken kan ik geen mededelingen doen. De sociale partners kunnen bij de Inspectie SZW een verzoek indienen om ondersteuning bij de naleving van de cao-voorwaarden (art. 10 avv). De sociale partners hebben dat in deze zaken (nog) niet gedaan. Wel heeft de Inspectie tot nu toe tien nalevingsonderzoeken ter ondersteuning van sociale partners bij de naleving van cao-voorwaarden in de Transportsector uitgevoerd. Hiervan zijn inmiddels acht onderzoeken afgerond. Voor de intensivering van de aanpak van schijnconstructies heb ik extra capaciteit ter beschikking gesteld. De middelen daarvoor lopen door tot eind 2017. De Inspectie SZW heeft een speciaal team opgericht dat zich richt op de aanpak van schijnconstructies en de ondersteuning van cao-partijen bij cao-nalevingsonderzoeken. In februari heb ik uw Kamer de derde voortgangsrapportage gestuurd met de tussenresultaten van de aanpak van schijnconstructies. Ik vind het te vroeg om conclusies te verbinden wat betreft die extra capaciteit.

Kortom ik snap de zorgen van de heren Van Weyenberg (D66) en Heerma (CDA). Als het gaat om de beloning van de chauffeurs zal onderzoek moeten uitwijzen of hier sprake is van onderbetaling. Voor wat de problematiek rondom parkeerplaatsen neemt hopelijk de sector ook zelf haar verantwoordelijkheid in regionale sector convenanten.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
L.F. Asscher